

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LXVIII. — Wydana i rozesłana dnia 11. lipca 1903.

Treść: (№ 141 i 142.) 141. Obwieszczenie, dotyczące ustanowienia portowej i sanitarnej morskiej ekspozytury ze służbą clową w Provicchio Sepurine. — 142. Dokument koncesyjny na kolej lokalną z Meranu do Mals.

141.

Obwieszczenie Ministerstw skarbu i handlu z dnia 8. czerwca 1903,
dotyczące ustanowienia portowej i sanitarnej morskiej ekspozytury ze służbą clową w Provicchio Sepurine.

W Provicchio Sepurine w Dalmacji (okręg skarbowy Zadar) ustanowiono portową i sanitarną morską ekspozyturę ze służbą clową, która rozpoczęła już swe czynności urzędowe.

Ekspozyturze tej przysługuje ten sam celny zakres działania co innym już istniejącym portowym i sanitarnym morskim ekspozyturom ze służbą clową (wykaz urzędów celnych w Dalmacji P. IX, L. 67 rozporządzenia ministeryjnego z dnia 22. grudnia 1900, Dz. u. p. Nr. 14 z r. 1901) a nadto upoważnia się ją do prowadzenia rejestru deklaracji, rejestru wystawienia adresów przesyłkowych w celu przekazywania wewnętrzno-krajowych przesyłek wina przez morze do innych portów obszaru clowego, dalej do prowadzenia rejestru legitymacyjnego — wreszcie do wystawiania bolet obiegowych na przedmioty podlegające *dazio consumo*.

Call wlr.

Böhmi wlr.

142.

Dokument koncesyjny z dnia 7. lipca 1903,

na kolej lokalną z Meranu do Mals.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadaje w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami

Spółki akcyjnej „Vinschgaubahn“ koncesję na budowę i utrzymywanie w ruchu kolei żelaznej, która ma być wybudowana jako zwyczajno-torowa kolej lokalna z Meranu — stacy e. k. uprzew. kolej Bozen-Meran, która ma być ewentualnie na zachód przesunięta — przez Naturns, Laatsch, Schlanders. Laas, Eyr i Schluderns do Mals, a to w myśl postanowień ustawy o koncesjach na kolejce żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, jakież ustaw z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895 i z dnia 21. grudnia 1898, Dz. u. p. Nr. 233, pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

§. 1.

Względem kolei, będącej przedmiotem tego dokumentu koncesyjnego, korzysta koncesjonariuszka z dobrodziejstw, przewidzianych w artykule V ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895.

§. 2.

Kolei koncesjonowanej zapewnia państwo na czas od otwarcia ruchu aż do upływu 76go roku okresu koncesyjnego gwarancję czystego dochodu rocznego w maksymalnej sumie 357.000 K na zabezpieczenie oprocentowania po cztery od sta i amortyzacji pożyczki pierwszeństwa, celem zgromadzenia kapitału zaciągnąć i w przeciągu powyższego okresu umorzyć się mającej, w sumie imiennej, którą rząd w swoim czasie oznaczy, a to w taki sposób, że gdyby czysty dochód roczny nie dorównywał sumie zagwarantowanej, część niedostającą dopłaci rząd.

§. 3.

Z czystego rocznego dochodu, w §. 2 zagwarantowanego, obracać należy na umorzenie pożyczki pierwszeństwa, która ma być zaciągnięta, taką kwotę, jaką rząd wyznaczy stosownie do planu amortyzacyjnego, podlegającego jego zatwierdzeniu, według którego cały kapitał zakładowy ma być w ciągu okresu koncesyjnego umorzony.

Amortyzacja pożyczki pierwszeństwa poprzedzać ma przytem amortyzację akcji.

§. 4.

Dodatek, który rząd ma opłacać z tytułu przyjęcia gwarancyi, wypłacany będzie po sprawdzeniu przedłożonego ze wszystkimi dowodami rachunku rocznego, a to najpóźniej w trzy miesiące po jego przedłożeniu.

Jednakże na spłatę umówionych odsetek od pożyczki, tudzież na umarzanie pożyczki stosownie do planu w oznaczonych terminach płatności, skarb państwa wypłacać będzie już i przed tym terminem w miarę potrzeby, sprawzonej na podstawie preliminarna przychodów i z zastrzeżeniem ostatecznego obliczenia się na podstawie rachunku rocznego, kwoty częściowe, jeżeli koncesyjuszka tego żąda na sześć tygodni przed terminem płatności.

Gdyby po ostatecznym ustaleniu rachunku rocznego, który przedłożyć należy ile możliwości w przeciągu trzech miesięcy po upływie roku administracyjnego, pokazało się, że zaliczki wymierzono za wysoko, winna koncesyjuszka bezzwłocznie zwrócić otrzymaną nadwyżkę.

Z roszczeniem prawa do dopłaty ze strony państwa zgłaszać się należy najpóźniej w przeciągu roku po upływie dotyczącego roku administracyjnego, gdyż w przeciwnym razie prawo to gaśnie.

§. 5.

Kwotę, którą rząd zapłaci w skutek przyjęcia gwarancyi, uważać należy tylko za zaliczkę, podlegającą oprocentowaniu po cztery od stu rocznie.

Gdy czysty dochód kolei przewyższa zagwarantowaną sumę roczną, nadwyżka oddawana być ma bezzwłocznie rządowi na spłacenie udzielonej zaliczki wraz z odsetkami aż do całkowitego jej umorzenia.

W przypadku tym ma zaspokojenie płatnych odsetek pierwszeństwo przed zwrotem zaliczek.

Pretensje państwa z tytułu zaliczek lub odsetek, nie zapłaconych jeszcze w chwili, gdy koncesja zgaśnie lub gdy kolej zostanie wykupiona, zaspokojone będą z pozostałego jeszcze majątku przedsiębiorstwa, do którego w szczególności zalicza się także wynagrodzenie, które ma być zapłacone za wykupno kolei (§. 17).

§. 6.

Koszta notowania obligów na giełdach krajowych i zagranicznych, opłaty stemplowe od kuponów jakież podatki, które po upływie lat wolności podatkowej przedsiębiorstwo ma opłacać, wolno umieszczać w rachunku ruchu jako pozycję wydatkową.

Toż samo odnosi się do dodatków za zawiadowstwo, przypadających od zaciągniętej pożyczki pierwszeństwa, jakież do podatków i należytości, które miały być zwracane instytucji finansowej udzielającej pożyczki.

Od dopłat państwa nie ma przedsiębiorstwo opłacać żadnego podatku.

§. 7.

Budowę koncesyjowanej kolei należy skończyć najpóźniej w przeciągu czterech lat, licząc od dnia dzisiejszego. Gotową kolej oddać należy bezzwłocznie na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmie dotrzymania powyższego terminu budowy, jakież wykonania i urządzenia kolei zgodnie z koncesją, ma koncesyjuszka na żądanie rządu złożyć stosowną kaucję w papierach wartościowych, nadających się do lokacji pieniędzy sierocich.

W razie niedotrzymania powyższych zobowiązań z winy koncesyjuszki, kaucja ta uznana być może za przepadłą.

§. 8.

Do wybudowania koncesyjowanej kolei nadaje się koncesyjuszce prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych, w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesyjuszce co do wybudowania wszelkich kolei podjazdowych, których budowę rząd ze względu na dobro publiczne uznały za potrzebną.

§. 9.

Pod względem budowy koncesyjowanej kolei i ruchu na niej zastosować się winna koncesyjuszka do osnowy tego dokumentu koncesyjnego, do warunków koncesyjnych, ustanowionych przez Ministerstwo kolei żelaznych, do innych zarządzeń, jakie w tym względzie będą wydane jakież do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, w szczególności do ustawy o koncesjach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u.

p. Nr. 238, i do regulaminu ruchu dla kolei żelaznych z dnia 16. listopada 1851, Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852 wreszcie do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości zostały wydane.

Pod względem ruchu będzie można odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów ruchu ustanowionych w regulaminie ruchu kolej żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych o tyle, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu na koncesjonowanej kolej a w szczególności ze względu na zmniejszoną jej chyłość Ministerstwo kolej żelaznych uzna to za dopuszczalne; trzymać się w takim razie należy osobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda Ministerstwo kolej żelaznych.

§. 10.

Budowa koncesjonowanej kolej wykonana być ma podług zarządzeń, jakie w tej mierze wyda Ministerstwo kolej żelaznych, pod bezpośrednim kierunkiem i nadzorem tego Ministerstwa względnie urzędu, który ono do tego wydeleguje.

Budowa i dostawy powierzane być mają na podstawie szczegółowego projektu i kosztorysu, ułożonego przy odpowiednim wpływie organów państewczych a to z bezpośrednim współudziałem rządu i ile możliwości według warunków, stosowanych zazwyczaj przy budowie kolej państewczych.

Roboty budowlane powierzać należy oddzielnie od gromadzenia kapitału.

§. 11.

Koncesjonarzka ma prawo zaciągnąć pod warunkami przez rząd ustalonimi pożyczkę pierwzeństwa, w imieniu kwotę (§. 2) przez rząd ustanowionej, rozłożoną ewentualnie na częściowe zapisy dłużu, oprocentowaną po cztery od sta i spłacalną w przeciągu 76 lat, licząc od dnia nadania koncesji.

Emisja tej pożyczki pierwzeństwa nastąpić ma według zarządzeń rządu.

Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego, jakież imiennego, podlega zatwierdzeniu rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolej wraz z kosztami sprawienia taboru kolejowego za zezwoleniem rządu rzeczywiście wyłożonych i należycie udowodnionych, tudzież kwoty, którą rząd wyznaczy na zakupno zapasów materyałów i dotacji kasowych, łącznie z odsetkami interkalarnimi i ratami amortyzacyjnymi w ciągu budowy rzeczywiście zapłaconemi,

tudzież ze stratą na kursie przy gromadzeniu kapitału rzeczywiście poniesioną — żadnych wydatków dalszych jakiegobądź rodzaju liczyć nie wolno.

Gdyby po zupełnym wyczerpaniu pierwszego kapitału zakładowego jeszcze jakieś nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, natenczas koszta przez to poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli rząd zgodził się na wznowienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu a koszta należycie będą wykazane.

§. 12.

Transporty wojskowe uskuteczniane być muszą po zmniejszonych cenach taryfowych. Taryfę wojskową stosuje się do przewozu osób i rzeczy według postanowień, które tak w tej mierze, jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych, każdocześnie obowiązywać będą na austriackich kolejach państewczych.

Postanowienia te stosują się także do obrony krajowej i pospolitego ruszenia obu połów monarchii, do tyrolskich strzelców krajowych i do żandarmeryi, a to nietylko do podróży na koszt skarbu państwa, lecz także do podróży służbowych na zwizczenia wojskowe i zebrania kontrolne, odbywanych własnym kosztem.

Koncesjonarzka obowiązana jest przystąpić do zawartej przez austriackie spółki kolejowe umowy co do zakupna i utrzymywania w pogotowiu środków do uskuteczniania transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem służbą i taborami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, dalej zastosować się do przepisów dla kolej żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, jakież przystąpić do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszała w wykonanie z dniem 1. czerwca 1871.

Każdoczesny przepis, tyczący się transportów wojskowych na kolejach żelaznych, tudzież każdoczesne przepisy dla kolej żelaznych na wypadek wojny, nabywają dla koncesjonarzki mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na koncesjonowanej kolej. Przepisy rzeczywistego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i nie będą ogłoszone w Dzienniku ustaw państwa, staną się dla koncesjonarzki obowiązującymi wtedy, gdy jej urzędowanie zostaną podane do wiadomości.

Zobowiązania te ciężą na koncesjonarzce tylko o tyle, o ile dopetnienie ich będzie możliwe na tej kolej jako drugorzędnej a w skutek tego zburowanej urządzonej z dozwolonemi ułatwieniami.

Koncessonaryuszka obowiązana jest przy obsadzaniu posad mieć względ na wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajo wej, w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872, Dz. u. p. Nr. 60.

§. 13.

Do przewozu korpusów straży cywilnej (straży bezpieczeństwa, straży skarbowej itp.) stosować należy w analogiczny sposób zniżone ceny taryfowe, jakie obowiązują co do transportów wojskowych.

§. 14.

Ruch na kolei, będącej przedmiotem tego dokumentu koncesyjnego, utrzymywać będzie przez cały okres koncesyjny państwo na rachunek koncessonaryuszki, za co koncessonaryuszka obowiązana będzie zwracać zarządowi kolei państwowych kosztą z powodu tego utrzymywania ruchu rzeczywiście poniesione lub według okoliczności ryczałtowo oznaczone. Warunki utrzymywania tego ruchu unormuje kontrakt, który rząd zawrze w tym względzie z koncessonaryuszką.

Dopóki kolej będzie istotnie korzystała z gwarancji państwa lub dopóki zaliczki z tytułu gwarancyjnych wypłacone, nie będą państwu zwrócone, będzie rząd miał prawo wydawania według własnego uznania postanowień co do urządzeń ruchu, co do ustanowiania taryf dla przewozu osób i towarów, klasifikacji towarów i wszelkich warunków pobocznych, tyczących się przewozu towarów tudzież świadczeń przedsiębiorstwa kolejowego na rzecz niektórych gałęzi służby publicznej, w szczególności na rzecz zarządu pocztowego i państwowego zakładu telegrafów, przyczem będzie miał wzgląd na każdocześnie panujące stosunki obrotu.

Po upływie tego czasu winna się koncessonaryuszka stosować do ustanowionych warunków ruchu, względnie do odnośnych postanowień, które obejmowało ma kontrakt ruchu.

Uregulowanie taryf osobowych i towarowych jakież świadczeń na cele publiczne, zastrzega się raz na zawsze ustawodawstwu, a koncessonaryuszka obowiązana jest poddać się takiej regulacji.

§. 15.

Koncessonaryuszka obowiązana jest pod warunkami i zastrzeżeniami, podanymi w artykule XII. ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, dozwolić rządowi na jego żądanie każdego czasu współużywania kolei do przewozu między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości mającymi powstać, na których państwo

ruch utrzymuje i to w taki sposób, że rząd będzie mógł z prawem dowolnego ustanawiania taryf przeprawiać lub pozwolić przeprowadzać tak małe pociągi jak i pojedyncze wozy współużywaną koleją lub jej częściami za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§. 16.

Okres koncesji łącznie z ochroną przeciw zakładaniu nowych kolei, w myśl § 9., lit. b) ustawy o koncesjach na koleję żelazną, oznacza się na lat 90, licząc od dnia dzisiejszego a gaśnie ona po upływie tego czasu.

Rząd może uznać koncesję za zgasłą także przed upływem rzeczonego czasu, gdyby określonych w § 7. zobowiązań co do skończenia budowy tudzież otwarcia ruchu nie dopełniono wskutek takiego przewinienia koncessonaryuszki — które w myśl § 11 ustawy o koncesjach na koleję żelazną nie dałoby się usprawiedliwić.

§. 17.

Rząd zastrzega sobie prawo wykupienia koncessjonowanej kolei po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu w każdym czasie pod następującymi warunkami:

1. W razie wykupienia kolei polegać będzie wynagrodzenie na tem, że państwo weźmie na siebie w mieście koncessonaryuszki pożyczkę pierwoszeństwa, w § 11 oznaczoną i wszelkie inne pożyczki hipoteczne, jakie Towarzystwo w celu pokrycia policjalnych kosztów budowy (§. 11, ustęp 4) za zezwoleniem rządu zaciągnęło w kwotach, które w chwili wykupna jeszcze zalegają a nadto spłaci kwotę, odpowiadającą wysokości kapitału akcyjnego w chwili wykupna jeszcze zalegającego po stracienniu nieumorzonych jeszcze pretensji państwa z tytułu zaliczek gwarancyjnych wraz z odsetkami (§. 5), według własnego wyboru gotówkę lub obligacyjami dlużu państwa.

Obligacje dlużu państwa liczone będą w takim razie po kursie pieniężnym średnim, jaki obligacje dlużu państwa tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półrocza bezpośrednio poprzedszającego.

2. Przez wykupienie kolei i od dnia tego wykupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia pod l. 1. przepisanego, bez dalszej zapłaty własność, wolna od ciężarów względnie obciążona tylko zalegającą jeszcze resztą pożyczek, za zezwoleniem rządu zaciągniętych i używanie koncessjonowanej niniejszej kolei ze wszystkimi do niej należącemi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i zapasy kasowe, ewentualne koleję podjazdową, własnością koncessonaryuszki będące i

uboczne przedsiębiorstwa Towarzystwa, jakoteż rezerwowe kapitały ruchu i rezerwy utworzone z kapitału zakładowego, o ileby te ostatnie z zezwoleniem rządem nie były już stosownie do swego przeznaczenia użyte.

3. Uchwała rządu, tycząca się wykonania państwowego prawa wykupna, które nastąpić może tylko z poaniem roku kalendarzowego, oznajmiona będzie przedsiębiorstwu kolejowemu w formie deklaracji rządu najpóźniej do 31. października bezpośrednio poprzedzającego roku.

Deklaracja ta obejmować będzie następujące szczegółы:

- a) termin, od którego wykupienie następuje;
- b) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem wykupna i inne przedmioty majątkowe, które bądź jako przynależysko przedsiębiorstwa kolejowego bądź jako zaspokojenie pretensji państwa z tytułu gwarancji lub z jakichkolwiek innych tytułów prawnych przejść mają również na państwo;
- c) kwotę ceny wykupna (l. 1), którą państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu, ewentualnie z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania tymczasowo obliczoną, z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

4. Rząd zaszczyga sobie prawo ustanowienia — jednocześnie z doręczeniem deklaracji, tyczącej się wykupna — osobnego komisarza do czuwania nad tem, żeby stan majątku, począwszy od tej chwili, nie został na szkodę państwa zmieniony.

Od chwili deklaracji, tyczącej się wykupna, wymaga wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości, w niej wymienionych, pozwolenia tego osobnego komisarza.

To samo odnosi się do przyjmowania wszelkich nowych zobowiązań, które albo przekraczają zakres zwyczajnego toku interesów albo powodują trwałe obciążenie.

5. Koncesyjuszka obowiązana jest mieć o to staranie, aby rząd mógł w dniu na wykupienie wyznaczonym objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątku w deklaracji wykupna wymienione.

Gdyby koncesyjuszka nie uczyniła zadość temu zobowiązaniu, będzie rząd miał prawo nawet bez zezwolenia koncesyjuszki i bez sądowej interwencji objąć w fizyczne posiadanie przedmioty majątku powyżej oznaczone.

Począwszy od chwili wykupienia, odbywać się będzie ruch na wykupionej kolei na rachunek państwa; przeto od tej chwili przypadają wszelkie dochody ruchu na korzyść państwa, na koszt jego zaś wszelkie wydatki ruchu.

Czyste dochody, jakie okażą się z obrachunku po chwilę wykupienia, pozostaną własnością przedsiębiorstwa kolejowego, które natomiast odpowidać ma samo za wszelkie należysko obrachunkowe i za wszelkie inne długi, pochodzące z budowy i ruchu kolei aż do chwili powyższej.

6. Rząd zaszczyga sobie prawo zahipotekowania na podstawie deklaracji wykupna (l. 3), prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach majątkowych, w skutek odkupienia na państwo przechodzących.

Koncesyjuszka obowiązana jest oddać rządowi na jego żądanie do dyspozycji wszelkie dokumenty prawne, jakichby od niej jeszcze do tego celu potrzebował.

§. 18.

Gdy koncesja zgaśnie i od dnia jej zgaśnięcia przechodzi na państwo bez wynagrodzenia wolna od ciężarów własność i używanie koncesjonowanej kolei i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależysko, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyałów i zapasy kasowe, kolejy podjazdowe i przedsiębiorstwa poboczne, gdyby je koncesyjuszka posiadała, jakoteż rezerwowe kapitały ruchu i rezerwy utworzone z kapitału zakładowego, w rozmiarze określonym w Sie 17, l. 2.

Tak wtedy gdy koncesja upłynie, jak i w razie wykupienia kolei (§. 17), zatrzymuje koncesyjuszka na własność fundusz rezerwowy, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i ewentualne aktywa obrachunkowe, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniezione lub nabycie, do których zbudowania lub nabycia rząd upoważnił koncesyjuszkę z tym wyraźnym dodatkiem, że one nie mają stanowić przynależysko kolei.

§. 19.

Komisarz przez rząd ustanowiony będzie miał także prawo bywania na posiedzeniach rady zawiadoczej lub innej reprezentacyi, przedstawiającej zarząd spółki jakoteż na walnych zgromadzeniach ile razy uzna to za stosowne i zawieszania wszelkich takich uchwał lub zarządzeń, któreby się ustawały, koncesji lub statutowi spółki sprzeciwiały

albo były szkodliwe publicznemu dobru i finansowemu interesowi skarbu państwa dającego gwarancję; w przypadku jednak takim winien komisarz przedstawić rzeczą natychmiast Ministerstwu kolej żelaznych do decyzji, która wydana być ma bezzwłocznie i dla Spółki będzie obowiązująca.

§. 20.

Nadto zastrzega sobie rząd prawo tej treści, że gdyby, mimo poprzedniego ostrzeżenia, dopuszczo-

no się ponownie naruszenia lub zaniedbania jednego z obowiązków, przepisanych dokumentem koncesyjnym, warunkami koncesji lub ustawami, będącymi temu zapobiegą środkami odpowiadającymi ustawom a nadto według okoliczności uzna koncesję za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego, na który nadaną została.

Wittek wlr.